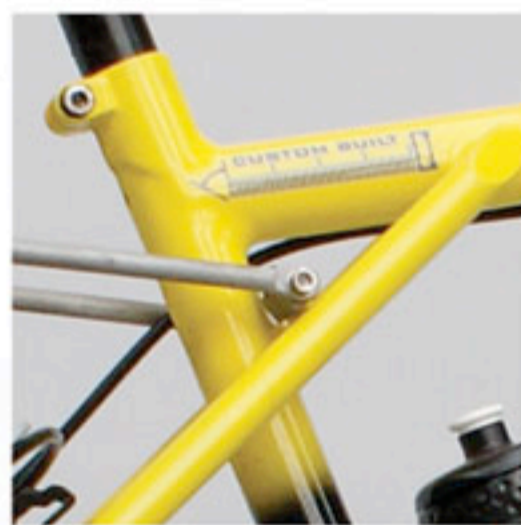


STERK, DUURZAAM, COMFORTABEL WERELDFIETS

Wie wat van de wereld wil zien heeft een stevige fiets nodig. Niet overal staan fietsmakers klaar met hi-tech materiaal. Betrouwbare en stevige onderdelen heb je nodig en we kijken niet op een grammetje. De wereldfiets is een hulpmiddel om jezelf en je bagage mee te vervoeren op een comfortabele manier. Snelheid en afzien horen daar niet per se bij. Want het is vakantie!



Alles begint met het **frame**, dat in dit geval van een staallegering is gemaakt. En met reden: staal rijdt superieur, is betrouwbaar en valt overal ter wereld te repareren. De schuine achtervork kruist de zitbuis, wat het frame sterker maakt. De liggende achtervork heeft een flessehals-model, zodat alle bandenmaten er tussen passen. De trapas heeft een vierkante passing. Ouderwets, maar daardoor mondiaal compatibel. De voorvork heeft een flinke sprong, wat een rustiger stuurgedrag oplevert en de fiets een natuurlijke vering verschaft, ook dankzij het gebruik van staal.



Het ideale **stuur** is zo'n 27 graden gebogen, zodat de polsen in hun natuurlijke stand belast worden. Dat maakt na een dag fietsen een heel verschil. Nuttig en comfortabel zijn ergo-handvaten en bar ends, zodat er onder alle omstandigheden meerdere handposities mogelijk zijn. De versnellingen worden bediend met de duim- en wijsvingerschakelaars. Aan het stuur hangt een tas met kaarthouder.

De **fietscomputer** op de wereldfiets kan een simpel tellertje zijn, maar ook een gps-model. Dat opent een nieuwe wereld van mogelijkheden, maar ook de noodzakelijkheid er vooraf geld en enige tijd in te investeren. Dat laatste vooral als de eigenaar enigszins digibeet is. Op het internet zijn legio routes te vinden in binnen- en buitenland, er zijn geheugenkaarten met geografische databases te koop. Bedenk wel hoe je in de rimboe de batterij wil gaan opladen...

Een stevig **zadel** is op den duur de beste keus. Het is even wennen, maar doordat je er minder inzakt, blijft de doorbloeding rond de zitbotten beter. Belangrijk omdat je meer rechtop zit op een randonneur. Een gespleten zadel drukt minder op de prostaat. De zadelhoogte is essentieel en wordt vaak te hoog ingesteld. Met de linkerteen de grond rakend, moet de rechterhiel net het pedaal raken.



Dit is de **Vittorio Globetrotter**, op persoonlijke maat en met de hand gebouwd frame, afgemonteerd met onderdelen naar keuze, prijzen vanaf plm 2.000 euro. Dit model, met Rohloff-versnellingsnaaf, kost plm 3.500 euro.

100410 © de Volkskrant - Erik d'Ailly. Bron: Ton Berkhout, Vittorio



Voor de **remmen** valt de keus meestal op V-brakes, die veilig, goedkoop en onderhoudsvriendelijk zijn. Een goed alternatief is de keus voor hydraulische remmen, zoals deze Magura's. Ze zijn wel iets duurder, maar slijten minder snel, de remkracht is nauwkeurig doseerbaar (ook met koude vingers in lange afdalingen) en de onderdelen zijn veel onderhoudsvriendelijker en simpeler te demonteren dan vaak gedacht. Schijfremmen worden afgeraden, omdat die kwetsbaar zijn en veel onderhoud en afstelling eisen, vooral bij nat en vies weer.



Afhankelijk van de fietsplannen (over asfalt, gravelpaden, bospaden of cross-country) kies je **banden** met weinig of veel profiel en een lichtlopend of gripgevend roloppervlak. Er is keus te over.

Stalen **draggers** uit één stuk, waarbij de zijsteunen naar onderen wijder uitlopen. Zo hangen de tassen stabiel tegen de fiets en voorkom je klapperen. Ze kunnen vijftig kilo dragen. De voordrager is een 'low rider', waar nog een bovenrek opgezet kan worden. De tassen zijn natuurlijk waterdicht.



Derailleur of Rohloff-versnellingsnaaf?

Voor beiden valt wat te zeggen. Een derailleur is goedkoop en toegankelijk, maar gevoeliger voor vuil. De Rohloff-naaf kost duizend euro, maar is vrijwel onderhoudsvrij. Hij lijkt zwaar, maar als je alle derailleur-onderdelen meeweegt ontlopen de twee systemen elkaar niet veel. Neem je de derailleur, kies dan een 8-speed model, van bijvoorbeeld de Shimano Deore-groep. Dat is slijtvaster en minder kritisch: er past zelfs een brommerketting op! En met een triple trapas heb je versnellingen genoeg. Veel klimwerk, of juist niet? Pas voor vertrek je voorbladen aan.

De **wielen** krijgen het zwaar te verduren, afhankelijk van het gewicht van berijder en bagage. Dus kiezen we velgen van 24mm breed, daar passen alle banden op, en met 48 spaken erin. Voor en achter dezelfde maat. Wielen van 28 inch lopen fijner, maar ga je naar Zuid-Amerika of India, dan is 26 inch aan te raden. De XT-tandemnaven in deze fiets hebben hoge flensen (spaakranden) die het wiel veel sterker maken.